

3000 LE TELJESÍTMÉNYŰ
SZILÍCIUM EGYENIRÁNYÍTÓS
VILLAMOSMOZDONY

A GANZ Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG közös terméke a MÁV részére készített 3000 LE-s szilícium egyenirányítós mozdony, melyet a GANZ Villamossági Művek fővállalkozásában gyárt az 50 Hz-es Vasútvillamosítások Munkaközösségének licenciája alapján. A mozdonyok járműszerkezeti részeit a Ganz-MÁVAG gyártja.

Járműszerkezet

A hegesztett kivitelű alvázról a szekrény egyes részei leemelhetők. A szekrény két végén vannak a homlok- és oldalablakokkal ellátott vezetőállások, közöttük a géptér helyezkedik el. A belső folyosókról az összes berendezés megközelíthető. A géptérbe szűrővel ellátott szellőzőnyílásokon jut a levegő. A ventilátorok a géptérből szívják a levegőt.

A mozdony alváza két egymotoros Jacquemin típusú forgóvázra támaszkodik lengő felfüggesztéssel, manganáclébetétes csúszótákokon.

A hajtás rugózott, a motor nyomatékát kardáncsuklós tengely és rugalmas tengelykapcsoló fogaskerekek közvetítésével viszi át a két kerékpárra.

Villamos berendezés

A mozdony 25 kV, 50 Hz névleges feszültségű vonalakon üzemel. —30%-os és +10%-os feszültség-ingadozás megengedett. A mozdony névleges feszültségének 90%-án is képes leadni a névleges teljesítményt. A menetszabályozást a mozdonyvezető végzi, motorfeszültség-szabályozással.

A motorfeszültség 32 egyenlő fokozattal változtatható. A szabályozás a transzformátor nagyfeszültségű oldalán történik. A váltakozó feszültség egyenirányítását hídkapcsolású szilícium egyenirányítók végzik. Mindkét motornak külön egyenirányítója van. A szilíciumdiódákat zárlati áram esetén gyorsvédelem kapcsolja le. Túlfeszültségek ellen a transzformátor primer és szekunder körében levő túlfeszültséglevezetők védenek. A vontatómotorok hullám- és áramú üzemi áramú alkalmas egyenáramú motorok. Az egyenirányító lüktető áramát fojtótekercs simítja.

A segédüzemi gépek a transzformátor 250 V-os tekercséről kapnak feszültséget részben közvetlenül, részben a segédüzemi egyenirányítón keresztül. A motorok indítása — az egyenirányító túlterhelésének elkerülésére — lépcsőzetesen történik. A személyszállító vonatok fűtésére 1000 és 1500 V-os feszültség szolgál.

A mozdony vezérlő feszültsége 72 V egyenfeszültség. A mozdony üzembe helyezése 85 A-os lúgos akkumulátorról történik, ha nincsen meg a szükséges levegőnyomás.

A menetszabályozás 6 állású vezérlőkapcsolóval és 4 fokozatú mezőgyengítő kapcsolóval történik. A vezérlési csatláson keresztül két mozdony távvezérelhető.

A vezetőasztalon levő műszerek és jelzőlámpák segítségével a mozdonyvezető a legfontosabb jellemzőkről állandóan tájékozódhat. A mozdony vonatbefejezésre és éberségi berendezéssel készül, mely vonatbefejezésre kiépített pályán mutatja a jelzők állását, vörös jelző meghaladása esetén pedig befékez. Az éberségi rész a mozdonyvezető időnkénti beavatkozásának elmaradása esetén kúrtót kapcsol be, majd a működtetés további szünetelése után a vonatot befékezi.

A mozdonyt ultrarövidhullámú rádió adó-vevő berendezéssel is felszereltük.

A mozdony töltővonati szolgálatra is alkalmas.

A MÁV részére fent ismertetett mozdonyból 1973. év végéig 205 mozdonyt szállított a GVM.

A mozdony főbb műszaki adatai

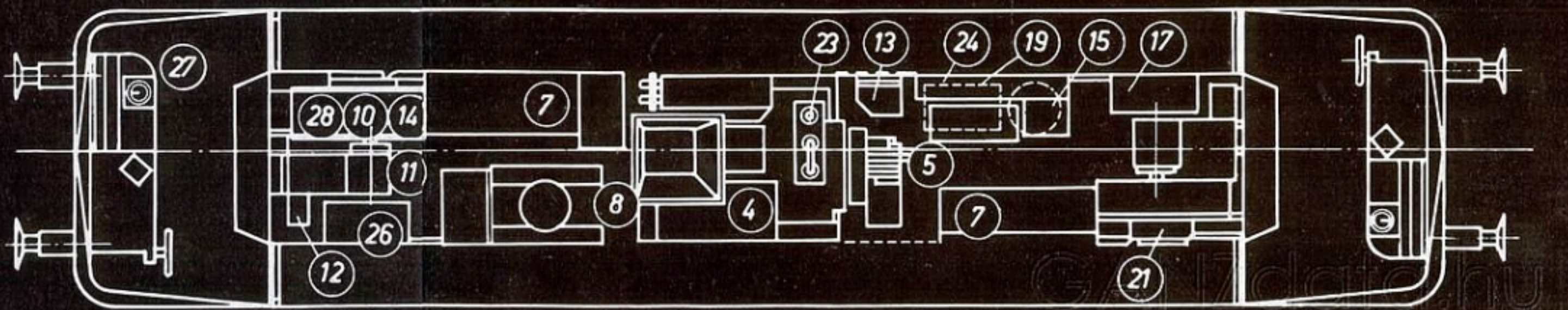
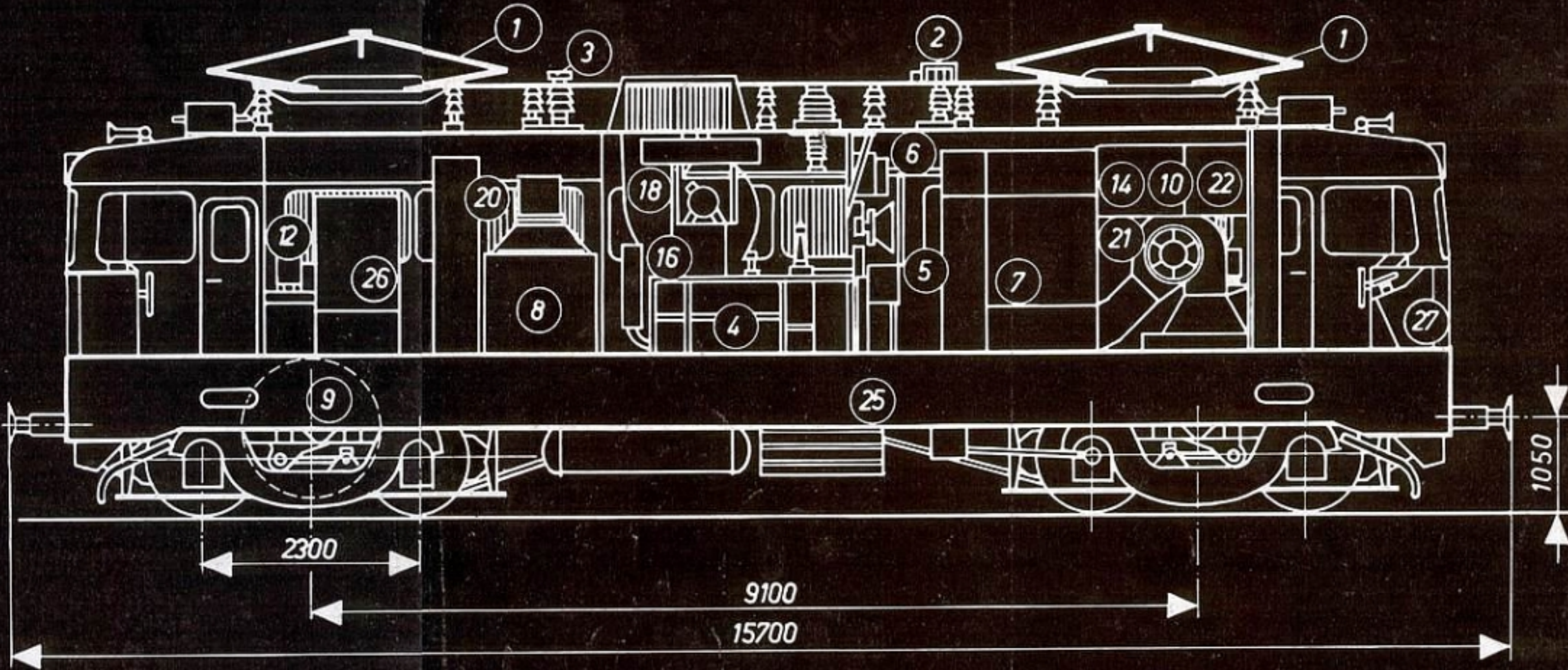
Tengelyelrendezés	B'B'
Súly	80 Mp
Tengelynyomás	20 Mp
Nyomtáv	1435 mm
Keréktáv	1180 mm
A felsővezeték névl. feszültsége	25 kV
Állandó teljesítmény	kb. 3000 LE
Állandó vonóerő	15 Mp
Állandó vonóerőhöz tartozó sebesség	kb. 52,5 km/ó
Órás vonóerő	16 Mp
Órás vonóerőhöz tartozó sebesség	51 km/ó
Indító vonóerő	kb. 27 Mp
(csak a tapadás határolja)	
Maximális sebesség	130 km/ó
Vonóerő a legnagyobb sebességnél	4,6 Mp



3000 LE TELJESÍTMÉNYŰ
EGYENIRÁNYÍTÓS
VILLAMOS MOZDONY

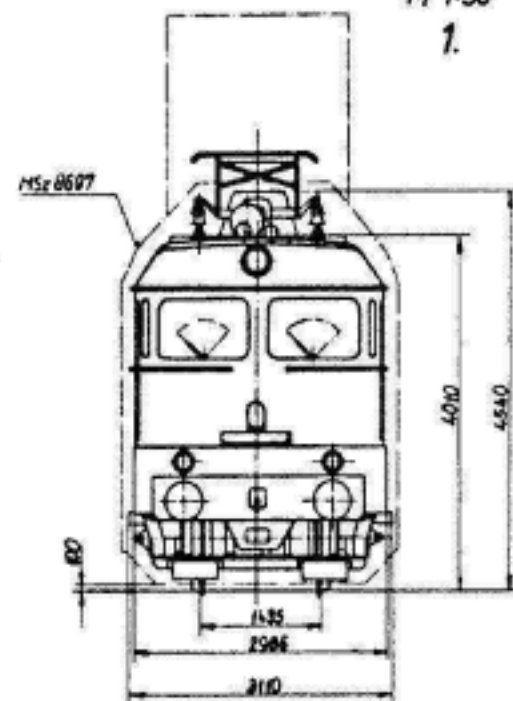
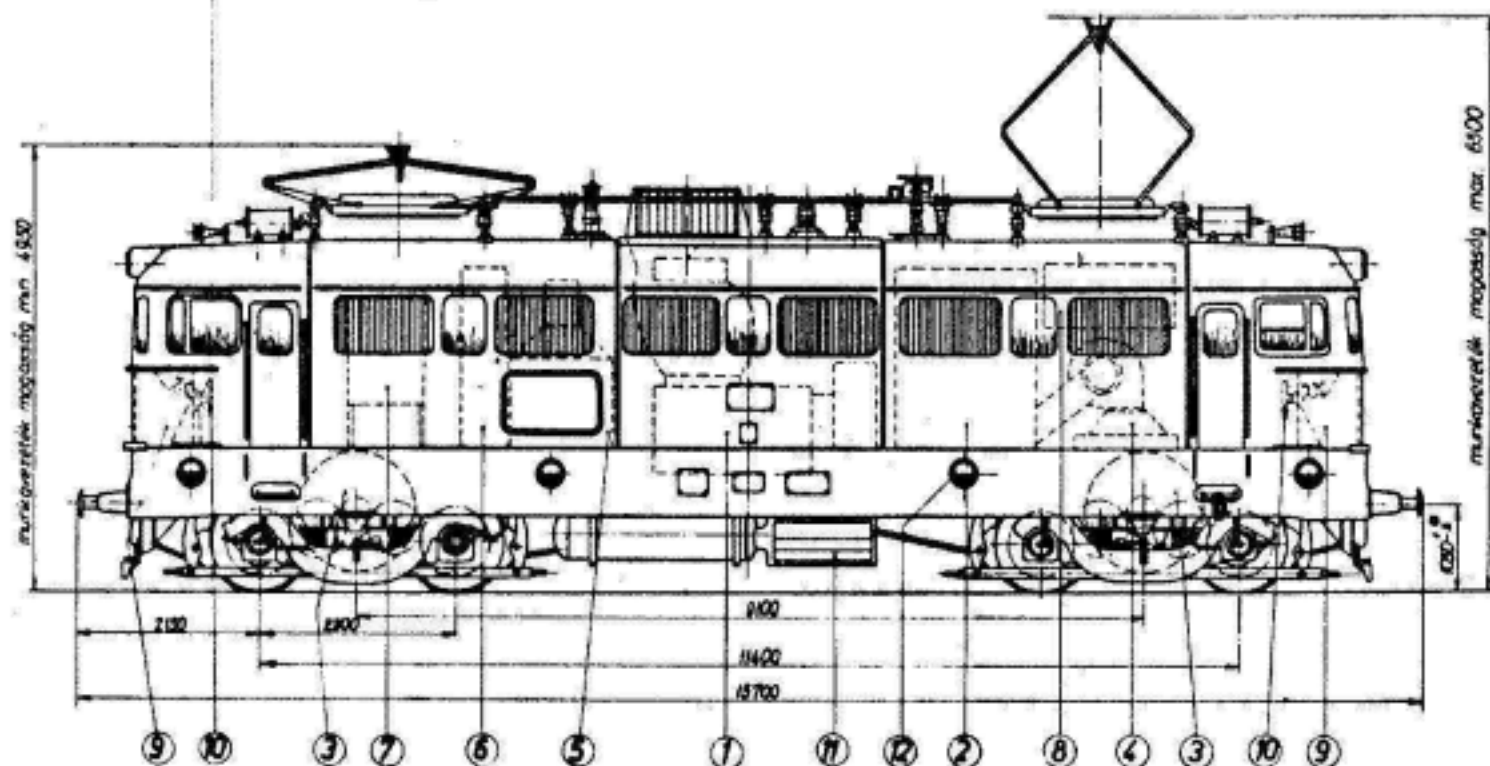


MANUFACTURED BY
EXPORTED BY
GANZ ELECTRIC WORKS
LETTERS: BUDAPEST 114, P.O.B. 65
TELEGRAMS: ALTERNO BUDAPEST



M 1:50

1.



- 1 Főtranszformátor
- 2 Főegyenirányító
- 3 Vontató-motor
- 4 Ventilátor
- 5 Símkö - jelfőképes
- 6 Nyomásképzővel

- 7 Segédüzemi-üzemeltetők átváltója
- 8 Készülék - átváltó
- 9 Vezetőasztal
- 10 Kezelőképek
- 11 Akkumulátorosztály
- 12 Homoktartály nyílás

Nyomóda
Állandó méret
Legnagyobb sugarú pályák
Legnagyobb sebesség
Állandó méretű a mozdonyon
Levezetett áramvezető mellett 4650 mm
A levezetett áramvezető
Legnagyobb magassága (kivétel) 4550 mm

435 mm
+ 160 mm
100 mm
130 km/h (140 km/h)

Mozdony üres súlya
Mozdony szerelési súlya
Állagok tengelynyomása
Indító rendszer
Állandó rendszer
Munkavezetők feszültsége

80200 kp.
81600 kp.
20400 kp.
17000 kp. ($\mu = 0.56$)
15000 kp.
18 vagy 25 kV

Állagok	
VM14 - II	

From Wikipedia, the free encyclopedia

Contents [\[hide\]](#)

- 1 Overview
- 2 GySEV
- 3 Refit
- 4 Future

[edit]

The **MÁV Class V43** is a [Hungarian-built electric locomotive](#), with a characteristic box-like appearance. It was designed and prototyped in the early 1960s, by a German consortium of 25kV/50 Hz AC rail electrification expert companies ([Siemens](#), [Thyssen-Krupp](#) and seven smaller firms) commissioned by the Hungarian government.

It was further developed, debugged and series produced in the Ganz factory and operated by MÁV in Hungary. A total of 379 locomotives were built between 1963 and 1982 to replace the MÁV Class V40 and MÁV Class V60, as well as the widespread Class 424 steam locomotives. Nickname of the classic V43 1000 series is *Szili* (because it has *silicon Semiconductor*); V43 2000 series is *Papagáj* (Parrot - because of the painting); V43 3000 series is *Cirmos* (Tabby - also because of the painting).

The V43 is still the main workhorse for electric traction in Hungary. Its early generation semiconductor technology is now considered obsolete, but the type has good efficiency for both freight and passenger traction. The good efficiency is a result of a technical deficiency: the Hungarian series produced V43 examples are two tons overweight compared the German prototype owing to steel frame manufacturing differences.

This requires the locomotives to constantly work near the edge of their power reserve when pulling and efficiency is coincidentally the highest in that region. Extensive preventive maintenance procedures developed by MÁV depots allowed the V43 to serve 40+ years reliably, despite of being maxed out most of the time.



MÁV Class V43 with Intercity train in Hungary

Power type	Electric locomotive
Builder	Ganz
Build date	1963-1982
Total produced	379
UIC classification	B'B'
Gauge	1,435 mm (4 ft 8 1⁄2 in)
Length	15700 mm
Locomotive weight	80 t
Traction motors	2
Top speed	120 km/h
Power output	2200 kW
Safety systems	EÉVB (hun),EVM-120 MIREL

[edit]

GySEV owns 14 V43 class locomotive. GySEV equipped a few of them with PZB I60R for the operation in the Austrian lines of the company. The GySEV locos had several catastrophic crashes. V43 331 crashed at Neufeld, and V43 322 at Komárom. Both locomotives were scrapped. V43 333 crashed with V43 326, and rebuilt using the mainframe of the damaged V43 1003.

[\[edit\]](#)

From 1999 the series had two refitment sessions. The first session refits 56 locomotives (V43 2xxx) and equipped them with digital control system to cooperate with the modernised control cars (BDt 4xx series). The second 30 locomotive (V43 3xxx) produced between 2007 and 2008. These locomotives equipped with ZWS control system to be remotely controlled from the control cars bought from DB (Bydtee series).

[\[edit\]](#)

The V43 will be gradually replaced in MÁV service by modern [Siemens Taurus](#) locomotives since the early 2000s, but the high price of imports means only a few dozen Taurus could be acquired so far and it may take until 2025 before the entire V43 class is retired. Meanwhile a part of the fleet has received minimal upgrades to comply with EUROMA requirements and about half of all V43s are now equipped by modern "semi-pantograph" type catenary current collectors. From the middle of 2011 MÁV-Takció started to change the class numbers to meet the new UIC standardizations. The V43 1xxx series changed to 431 xxx the V43 2xxx to 432 xxx and the V43 3xxx to 433 xxx.

MÁV V43 sorozatú mozdonyok listája

[bevezető szerkesztése]



A Wikipédiából, a szabad enciklopédiából

Ez a lista a **MÁV V43** sorozatú mozdonyok pályaszámait, gyártóit és altípusait sorolja fel.

Sorozatszám	Gyári szám	Gyártási év	Áramnem	Gyártó	Átvétel dátuma
V43 1001	4384	1963	50 Hz	Krupp	1963.05.25.
V43 1002	4385	1963	50 Hz	Krupp	1963.05.25.
V43 1003	4386	1963	50 Hz	Krupp	1963.06.27.
V43 1004	4387	1963	50 Hz	Krupp	1963.07.25.
V43 1005	4388	1963	50 Hz	Krupp	1963.08.15.
V43 1006	4389	1963	50 Hz	Krupp	1963.08.07.
V43 1007	4390	1963	50 Hz	Krupp	1964.01.21.

Sorozatszám	Gyári szám	Gyártási év	Gyártó	Tipusjel	Átvétel dátuma
V43 1008	116	1964	Ganz MÁVAG	VM14-1	1964.07.31.
V43 1009	117	1964	Ganz MÁVAG	VM14-1	1964.09.03.
V43 1010	118	1964	Ganz MÁVAG	VM14-2	1964.09.19.
V43 1011	119	1964	Ganz MÁVAG	VM14-2	1964.11.28.
V43 1012	120	1964	Ganz MÁVAG	VM14-2	1964.12.11.
V43 1013	121	1964	Ganz MÁVAG	VM14-3	1964.12.23.
V43 1014	122	1964	Ganz MÁVAG	VM14-3	1964.12.30.
V43 1015	123	1965	Ganz MÁVAG	VM14-3	1965.03.30.
V43 1016	124	1965	Ganz MÁVAG	VM14-3	1965.03.31.
V43 1017	125	1965	Ganz MÁVAG	VM14-3	1965.05.28.
V43 1018	126	1965	Ganz MÁVAG	VM14-3	1965.04.24.
V43 1019	127	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.06.29.
V43 1020	128	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.06.29.
V43 1021	129	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.08.26.
V43 1022	130	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.08.31.
V43 1023	131	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.09.29.
V43 1024	132	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.09.29.
V43 1025	133	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.09.29.
V43 1026	134	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.11.30.
V43 1027	135	1965	Ganz MÁVAG	VM14-4	1965.12.29.
V43 1028	136	1966	Ganz MÁVAG	VM14-4	1966.04.26.
V43 1029	137	1966	Ganz MÁVAG	VM14-4	1966.04.26.
V43 1030	158	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.05.31.
V43 1031	159	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.06.21.
V43 1032	160	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.06.30.
V43 1033	161	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.??.??.
V43 1034	162	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.07.29.
V43 1035	163	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.09.01.
V43 1036	164	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.09.22.
V43 1037	165	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.09.28.
V43 1038	166	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.10.02.
V43 1039	167	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.10.02.
V43 1040	168	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.11.02.
V43 1041	169	1966	Ganz MÁVAG	VM15-5	1966.11.21.
V43 1042	170	1966	Ganz MÁVAG	VM14-6	1966.12.02.
V43 1043	171	1966	Ganz MÁVAG	VM14-6	1966.12.15.
V43 1044	172	1966	Ganz MÁVAG	VM14-6	1966.12.22.
V43 1045	173	1966	Ganz MÁVAG	VM14-6	1966.12.23.

V43 1046	174	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.02.01.
V43 1047	175	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.02.22.
V43 1048	176	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.02.28.
V43 1049	177	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.02.30.
V43 1050	178	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.02.30.
V43 1051	179	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.05.13.
V43 1052	180	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.04.27.
V43 1053	181	1967	Ganz MÁVAG	VM14-6	1967.04.28.
V43 1054	182	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.05.31.
V43 1055	183	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.06.22.
V43 1056	184	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.06.30.
V43 1057	185	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.07.17.
V43 1058	186	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.08.03.
V43 1059	187	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.09.01.
V43 1060	188	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.09.12.
V43 1061	189	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.09.28.
V43 1062	190	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.09.30.
V43 1063	191	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.10.11.
V43 1064	192	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.11.30.
V43 1065	193	1967	Ganz MÁVAG	VM14-7	1967.12.23.
V43 1066	194	1967	Ganz MÁVAG	VM14-8	1967.12.29.
V43 1067	195	1967	Ganz MÁVAG	VM14-8	1967.12.29.
V43 1068	196	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.02.17.
V43 1069	197	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.03.05.
V43 1070	198	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.03.28.
V43 1071	199	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.03.27.
V43 1072	200	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.03.30.
V43 1073	201	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.04.30.
V43 1074	202	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.05.14.
V43 1075	203	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.05.30.
V43 1076	204	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.03.29.
V43 1077	205	1968	Ganz MÁVAG	VM14-8	1968.06.22.
V43 1078	206	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.06.28.
V43 1079	207	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.06.29.
V43 1080	208	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.08.16.
V43 1081	209	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.08.16.
V43 1082	210	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.09.11.
V43 1083	211	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.09.16.
V43 1084	212	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.10.02.
V43 1085	213	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.10.02.
V43 1086	214	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.11.01.
V43 1087	215	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.11.15.
V43 1088	216	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.11.30.
V43 1089	217	1968	Ganz MÁVAG	VM14-9	1968.12.01.
V43 1090	218	1968	Ganz MÁVAG	VM14-10	1968.12.22.
V43 1091	219	1968	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.01.06.
V43 1092	220	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.02.21.
V43 1093	221	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.02.28.
V43 1094	222	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.03.12.
V43 1095	223	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.03.25.
V43 1096	224	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.03.28.
V43 1097	225	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.03.31.
V43 1098	226	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.04.29.
V43 1099	227	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.05.19.
V43 1100	228	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.05.29.
V43 1101	229	1969	Ganz MÁVAG	VM14-10	1969.05.31.

V43 1102	230	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.07.01.
V43 1103	231	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.07.01.
V43 1104	232	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.07.30.
V43 1105	233	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.08.15.
V43 1106	234	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.08.22.
V43 1107	235	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.08.28.
V43 1108	236	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.09.27.
V43 1109	237	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.09.29.
V43 1110	238	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.09.30.
V43 1111	239	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.10.31.
V43 1112	240	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.11.18.
V43 1113	241	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.11.27.
V43 1114	242	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.12.02.
V43 1115	243	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.12.17.
V43 1116	244	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.12.20.
V43 1117	245	1969	Ganz MÁVAG	VM14-11	1969.12.20.
V43 1118	246	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.02.27.
V43 1119	247	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.02.28.
V43 1120	248	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.03.13.
V43 1121	249	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.03.20.
V43 1122	250	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.03.27.
V43 1123	251	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.04.27.
V43 1124	252	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.04.29.
V43 1125	253	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.04.30.
V43 1126	254	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.05.30.
V43 1127	255	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.06.09.
V43 1128	256	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.06.24.
V43 1129	257	1970	Ganz MÁVAG	VM14-12	1970.06.29.
V43 1130	258	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.07.12.
V43 1131	259	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.08.08.
V43 1132	260	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.08.27.
V43 1133	261	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.09.15.
V43 1134	262	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.09.24.
V43 1135	263	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.09.29.
V43 1136	264	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.09.30.
V43 1137	265	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.11.30.
V43 1138	266	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.11.30.
V43 1139	267	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1970.12.17.
V43 1140	268	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1971.01.08.
V43 1141	269	1970	Ganz MÁVAG	VM14-13	1971.01.08.
V43 1142	270	1971	Ganz MÁVAG	VM14-13	1971.02.16.
V43 1143	271	1971	Ganz MÁVAG	VM14-13	1971.02.26.
V43 1144	272	1971	Ganz MÁVAG	VM14-13	1971.02.28.
V43 1145	273	1971	Ganz MÁVAG	VM14-13	1971.03.25.
V43 1146	274	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.03.30.
V43 1147	275	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.03.31.
V43 1148	276	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.03.31.
V43 1149	277	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.05.11.
V43 1150	278	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.05.20.
V43 1151	279	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.05.28.
V43 1152	280	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.05.31.
V43 1153	281	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.06.22.
V43 1154	282	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.06.29.
V43 1155	283	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.06.30.
V43 1156	284	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.07.31.

V43 1157	285	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.08.31.
V43 1158	286	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.09.10.
V43 1159	287	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.09.13.
V43 1160	288	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.09.29.
V43 1161	289	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.09.30.
V43 1162	290	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.10.31.
V43 1163	291	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.10.29.
V43 1164	292	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.10.31.
V43 1165	293	1971	Ganz MÁVAG	VM14-14	1971.11.30.
V43 1166	294	1971	Ganz MÁVAG	VM14-15	1971.12.16.
V43 1167	295	1971	Ganz MÁVAG	VM14-15	1971.12.20.
V43 1168	296	1971	Ganz MÁVAG	VM14-15	1971.12.23.
V43 1169	297	1971	Ganz MÁVAG	VM14-15	1971.12.29.
V43 1170	298	1971	Ganz MÁVAG	VM14-15	1971.12.30.
V43 1171	299	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.02.16.
V43 1172	300	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.02.29.
V43 1173	301	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.03.11.
V43 1174	302	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.03.29.
V43 1175	303	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.03.30.
V43 1176	304	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.03.31.
V43 1177	305	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.04.29.
V43 1178	306	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.05.18.
V43 1179	307	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.05.27.
V43 1180	308	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.06.09.
V43 1181	309	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.05.31.
V43 1182	310	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.06.27.
V43 1183	311	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.06.29.
V43 1184	312	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.06.30.
V43 1185	313	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.07.28.
V43 1186	314	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.09.16.
V43 1187	315	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.09.20.
V43 1188	316	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.09.27.
V43 1189	317	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.09.30.
V43 1190	318	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1972.10.06.
V43 1191	319	1972	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.01.05.
V43 1192	320	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.01.30.
V43 1193	321	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.02.28.
V43 1194	322	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.03.28.
V43 1195	323	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.03.16.
V43 1196	324	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.03.27.
V43 1197	325	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.03.27.
V43 1198	326	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.03.31.
V43 1199	327	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.03.31.
V43 1200	328	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.04.26.
V43 1201	329	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.06.28.
V43 1202	330	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.05.23.
V43 1203	331	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.05.29.
V43 1204	332	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.05.31.
V43 1205	333	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.06.25.
V43 1206	334	1973	Ganz MÁVAG	VM14-15	1973.06.28.
V43 1207	337	1973	Ganz MÁVAG	VM14-16	1973.06.30.
V43 1208	338	1973	Ganz MÁVAG	VM14-16	1973.07.27.
V43 1209	339	1973	Ganz MÁVAG	VM14-16	1973.07.31.
V43 1210	340	1973	Ganz MÁVAG	VM14-16	1973.08.31.
V43 1211	341	1973	Ganz MÁVAG	VM14-16	1973.08.29.
V43 1212	342	1973	Ganz MÁVAG	VM14-16	1973.08.31.

V43 1213	343	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.03.27.
V43 1214	344	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.03.28.
V43 1215	345	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.03.31.
V43 1216	346	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.03.31.
V43 1217	347	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.03.31.
V43 1218	348	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.04.26.
V43 1219	349	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.04.30.
V43 1220	350	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.04.30.
V43 1221	351	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.05.29.
V43 1222	352	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.05.30.
V43 1223	353	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.05.31.
V43 1224	354	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.06.19.
V43 1225	355	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.06.28.
V43 1226	356	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.06.28.
V43 1227	357	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.06.30.
V43 1228	358	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.06.30.
V43 1229	359	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.06.30.
V43 1230	360	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.07.31.
V43 1231	361	1974	Ganz MÁVAG	VM14-17	1974.07.31.
V43 1232	362	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.07.31.
V43 1233	363	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.07.31.
V43 1234	364	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.08.14.
V43 1235	365	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.08.18.
V43 1236	366	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.08.22.
V43 1237	367	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.08.28.
V43 1238	368	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.09.01.
V43 1239	369	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.09.11.
V43 1240	370	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.09.15.
V43 1241	371	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.09.15.
V43 1242	372	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.09.30.
V43 1243	373	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.09.30.
V43 1244	374	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.10.31.
V43 1245	375	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.11.04.
V43 1246	376	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.11.18.
V43 1247	377	1975	Ganz MÁVAG	VM14-18	1975.11.28.
V43 1248	378	1975	Ganz MÁVAG	VM14-19	1975.12.22.
V43 1249	379	1975	Ganz MÁVAG	VM14-19	1975.12.22.
V43 1250	380	1975	Ganz MÁVAG	VM14-19	1975.12.28.
V43 1251	381	1975	Ganz MÁVAG	VM14-19	1975.12.28.
V43 1252	382	1975	Ganz MÁVAG	VM14-19	1975.12.29.
V43 1253	383	1975	Ganz MÁVAG	VM14-19	1975.12.30.
V43 1254	384	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.02.25.
V43 1255	385	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.02.25.
V43 1256	386	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.03.12.
V43 1257	387	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.03.22.
V43 1258	388	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.03.25.
V43 1259	389	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.03.29.
V43 1260	390	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.03.29.
V43 1261	391	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.03.30.
V43 1262	392	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.04.01.
V43 1263	393	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.04.07.
V43 1264	394	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.05.06.
V43 1265	395	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.05.13.
V43 1266	396	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.05.20.
V43 1267	397	1976	Ganz MÁVAG	VM14-19	1976.05.28.

V43 1268	398	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.06.22.
V43 1269	399	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.06.24.
V43 1270	400	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.06.29.
V43 1271	401	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.09.27.
V43 1272	402	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.06.30.
V43 1273	403	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.06.30.
V43 1274	404	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.08.30.
V43 1275	405	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.08.30.
V43 1276	406	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.08.31.
V43 1277	407	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.08.31.
V43 1278	408	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.09.27.
V43 1279	409	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.09.28.
V43 1280	410	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.09.29.
V43 1281	411	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.09.30.
V43 1282	412	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.09.30.
V43 1283	413	1976	Ganz MÁVAG	VM14-20	1976.10.28.
V43 1284	414	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.05.18.
V43 1285	415	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.05.20.
V43 1286	416	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.05.25.
V43 1287	417	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.05.30.
V43 1288	418	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.05.31.
V43 1289	419	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.05.31.
V43 1290	420	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.06.23.
V43 1291	421	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.06.28.
V43 1292	422	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.06.30.
V43 1293	423	1977	Ganz MÁVAG	VM14-21	1977.06.30.
V43 1294	424	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.09.29.
V43 1295	425	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.09.29.
V43 1296	426	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.09.30.
V43 1297	427	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.10.24.
V43 1298	428	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.10.30.
V43 1299	429	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.11.13.
V43 1300	430	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.11.16.
V43 1301	431	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.11.21.
V43 1302	432	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1978.11.27.
V43 1303	433	1978	Ganz MÁVAG	VM14-22	1979.11.28.
V43 1304	434	1979	Ganz MÁVAG	VM14-22	1979.11.30.
V43 1305	435	1979	Ganz MÁVAG	VM14-22	1979.12.07.
V43 1306	436	1979	Ganz MÁVAG	VM14-22	1979.12.18.
V43 1307	437	1979	Ganz MÁVAG	VM14-22	1979.12.22.
V43 1308	438	1979	Ganz MÁVAG	VM14-22	1979.12.22.
V43 1309	444	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.04.29.
V43 1310	445	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.04.29.
V43 1311	446	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.05.19.
V43 1312	447	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.05.28.
V43 1313	448	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.05.28.
V43 1314	449	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.06.19.
V43 1315	450	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.06.23.
V43 1316	451	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.06.26.
V43 1317	452	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.06.30.
V43 1318	453	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.06.30.
V43 1319	454	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.??.??.
V43 1320	455	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.07.31.
V43 1321	456	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.08.26.
V43 1322	457	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.09.05.
V43 1323	458	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.09.05.

V43 1324	459	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.09.25.
V43 1325	460	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.09.30.
V43 1326	461	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.09.30.
V43 1327	462	1980	Ganz MÁVAG	VM14-23	1980.10.27.
V43 1328	463	1980	Ganz MÁVAG	VM14-24	1980.11.03.
V43 1329	464	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.04.30.
V43 1330	465	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.04.30.
V43 1331	466	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.04.30.
V43 1332	467	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.05.25.
V43 1333	468	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.06.02.
V43 1334	469	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.06.22.
V43 1335	470	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.06.25.
V43 1336	471	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.06.29.
V43 1337	472	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.06.30.
V43 1338	473	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.07.08.
V43 1339	474	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.07.21.
V43 1340	475	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.07.28.
V43 1341	476	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.07.31.
V43 1342	477	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.08.18.
V43 1343	478	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.08.31.
V43 1344	479	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.09.21.
V43 1345	480	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.09.28.
V43 1346	481	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.09.30.
V43 1347	482	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.10.23.
V43 1348	483	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.10.29.
V43 1349	484	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.11.13.
V43 1350	485	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.11.24.
V43 1351	486	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.11.30.
V43 1352	487	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.12.15.
V43 1353	488	1981	Ganz MÁVAG	VM14-24	1981.12.22.
V43 1354	489	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.04.26.
V43 1355	490	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.04.08.
V43 1356	491	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.04.30.
V43 1357	492	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.05.19.
V43 1358	493	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.05.26.
V43 1359	494	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.06.10.
V43 1360	495	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.06.24.
V43 1361	496	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.06.28.
V43 1362	497	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.06.29.
V43 1363	498	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.06.30.
V43 1364	499	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.07.31.
V43 1365	500	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.07.31.
V43 1366	501	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.08.30.
V43 1367	502	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.08.30.
V43 1368	503	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.09.10.
V43 1369	504	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.09.29.
V43 1370	505	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.09.29.
V43 1371	506	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.11.17.
V43 1372	507	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.11.19.
V43 1373	508	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.12.01.
V43 1374	509	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.01.09.
V43 1375	510	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.12.20.
V43 1376	511	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.12.14.
V43 1377	512	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.12.28.
V43 1378	513	1982	Ganz MÁVAG	VM14-25	1982.12.28.

[Kezdőlap](#)[Elérhetőségek](#)[Vendégkönyv](#)[Vasúti élményeim](#)[Európai vasutak](#)[MÁV vontatójárművek](#)[A MÁV V43 sorozatú villamosmozdonya](#)[Rail Simulator](#)[Budapest tömegközlekedése](#)[Kvíz, kérdőív](#)[Kezdőlap](#) » A MÁV V43 sorozatú villamosmozdonya

A MÁV V43 sorozatú villamosmozdonya



MŰSZAKI ADATOK

Gyártás éve: 1963-82

Beszerzett darabszám: 379

Tengelyelrendezés: B' B'

Ütközők közötti hossz: 15700 mm

Legnagyobb magasság (leeresztett áramszedőkkel): 4540 mm

Legnagyobb szélesség: 3106 mm

Felsővezeték feszültség: 25 kV 50 Hz

Névleges teljesítmény: 2208 kW

Engedélyezett legnagyobb sebesség: 130 Km/h

Szolgálati tömeg: 80 t

A V43-as sorozat

Szili, a vasúti mindenés

Ha mozdony, akkor elsősorban róla ismerszik meg a magyar vasút. Szerencstől Gyékényesig, Lőkösházától Hegyeshalomig a V43-asok határozzák meg a sínek magyar világának arculatát. Mivel teljesen hétköznapi gép, sokan hajlamosak átsiklani felette. Pedig a hazai vasúti vontatásban betöltött fontos szerepén túl nem szabad megfeledkeznünk arról sem, hogy a szürke vasúti eminenciás legfiatalabbika is

Keresés



Képgaléria

[Utazás 2011.12.28](#)

Kedvenc linkek

[eOldal.hu](#)

[Indóház](#)

[MÁV Zrt.](#)

[MÁV-Start Zrt.](#)

[Vonatka.hu](#)

Archívum

<<

December / 2012

>>

Statisztika

Összes: 87948

Hónap: 2454

Nap: 80

A szilícium vezérlő elektronika legújabb generációja lassan betölti a harmincat, és hamarosan eljön az az idő, amikor a megmaradt, a régi korok mozdonyait jelképező Szilik látványa hozza lázba a múlt bűvkörében élő vasútbarátokat.

Idestova fél évszázadra nyúlik vissza a MÁV V43-as sorozatú villamos mozdonyának előélete. A tervezés hosszúra nyúlt időszaka után a selejtezett járművek pótlására és a növekvő villamosított vasútvonalak kiszolgálására a vasúttársaság 1961-ben döntött egy új villamosmozdony-sorozat, a nagyobb teljesítményű, ún. "egységmozdony" beszerzéséről.

Már akkor is Európa

A lehetőségek közül a beszerzés lebonyolításával foglalkozó NIKEX Nehézipari Kereskedelmi Vállalat az 50 periódusú vasútvillamosítás fejlesztésére alakult európai munkaközösséget (Arbeits-Gemeinschaft Für Planung und Durchführung



Füt 50Hz Bahn Elektrifizierung) választotta. Az első hét, még a Krupp-műveknél összeszerelt mozdony V43 001-007 sorozattal 1963-ban állt szolgálatba. Elsősorban a félvezetők alkalmazása miatt a Szili a maga korában európai szinten a legkorszerűbbek közé tartozott. Miután a 3000

lóerős, szilícium egyenirányítós, négytengelyes, 130 Km/h engedélyezett

sebességű, hullámos egyenáramú soros motorokkal épült mozdony licencét megvásárolták, az 1008-as pályaszámtól a gépeket már a Ganz Villamossági Művek (GVM, villamos erőátvitel) és a Ganz-MÁVAG (GM, járműszerkezet) gyártotta. A járműveket az 1113 pályaszámig feszültség



átkapcsolóval is ellátták, hogy a hegyeshalmi 16 kV 50 Hz-es vonalon is közleked-



hessenek. A sorozatból 379 példány készült, ezzel a hazai villamosmozdonyok családjának legnépesebb tagja lett. Az utolsó Szili, a V43 1379-es 1982-ben hagyta el a gyárat. A V43-as rövid idő leforgása alatt a villamosított vonalak mindenesévé vált. A mozdony egyaránt alkalmas személy-, inga-, és

tehovonatok továbbítására. Elterjedését jelzi, hogy az ország valamennyi, villamos mozdonyt üzemeltető főnökségén megtalálható. A Győr-Sopron-Ebenfurth vonal villamosításakor a GySEV 1987-ben vásárolt 11 db V43-ast a MÁV-tól - ezek a járművek a V43 300-as pályaszámcsoporthoz kapták. A soproniak 1988-tól további öt géppel gyarapították állományukat. A GySEV mozdonyai MÁV-os társaitól leginkább színterve különbözteti meg.

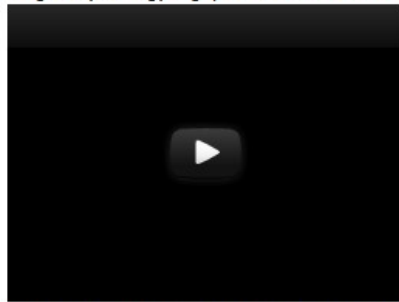
Egy korszak kezdete

A V41/V42 sorozatú, forgógépes átalakítós mozdonyok utána a V43-asok technikai





jelentettek. Első otthonukra a Keleti villanyszínpén, a Kandó mozdoyokkal társbérletben letek. A gépeket sokáig különös becsben tartották. Olajos ruhával lépni a mozdony vezetőállására több volt, mint illetlenség. A karbantartó szemével nézve a jármű gépészeti elrendezése kedvezőnek mondható. Naghyobb egységek kiemelésénél sem kell a mozdonyt szétbontni. A fődarabok cseréjét jelentősen megkönnyíti, hogy a géptér két eleme, a 'kas' leemelhető. A kábelezés



logikus számozása nagy segítség a villamos hibák elhárításánál. A mozdony egyik legfinnyásabb része a fokozatkapcsoló. Lelkivilágát nem könnyű kiismerni, gondozása nagy precizitást igényel. ha nem kapja meg a törődést, egyszerűen felrobban. A szakzsargonból származó szó nem igazi robbanást jelent, csupá annyit, hogy a hibás beállítás miatt keletkező villamos ív hőjének hatására a szigetelő olaj felforr, gázosodik, és a keletkező túlnyomás hatására az erre szolgáló biztonsági fedeleken át a gépteret olajjal betérítve távozik. Az első ilyen eseményt a V43 1020-as produkálta egy próbaúton Gödöllő Állami Telepeknél.

Amit magából megmutat

Külleme a '60-as évekre jellemző mozdonyok jegyeit viseli. A homlokrészen lévő ablakok a megfelelő kilátásról, a géptérbe beszűrődő fényről a géptéri oldalablakok gondoskodnak. A mozdony oldalán látható rácsos panelszűrők tisztítják meg a szellőzőmotorokhoz áramló hűtőlevegőt. A tetőn találjuk meg az [AOp 317](#)-es, eredeti ollós, pantográf (helyzetmásoló) áramszedőket, habár ma inkább korszerű változatával, az [AFp 221 vagy AFp 221P](#) fél-pantográf áramszedőkkel találkozunk (leginkább az újabb, a [V6-os nagyjavításon átesett, 2-es](#) és [háromezres sorozatú](#) példányoknál találunk ilyet). Feladatuk a mozdony sebességétőé és a járműszerkevény mozgásától függetlenül a folyamatos kapcsolattartás az életet jelentő, 25kV 50Hz-es feszültségű munkavezetékekkel. A mozdony mindig a menetirány szerinti hátsó áramszedőkkel közlekedik, mert ha az elsővel menne, áramszedőtöréskor a lehulló darabok tönkretennék a hátsó áramszedőt és egyéb tetőtéri elemeket is. A tetőn található még a főmegszakító, amely szélsőséges körülmények között is képes a mozdonyt a hálózatról lekapcsolni. Kikapcsolásakor hangsebességgel távozik a főmegszakítót működtető 10 bar nyomású levegő. A vezetőállásokat a géptér két oldalán lévő folyosók kötik össze. A különböző egységek (pl.: egyenirányító szerkevények, főtranszformátor, fokozatkapcsoló, szellőzőmotorok, légsűrítő...) kényelmesen körbejárhatók, karbantarthatók. A 25kV-os feszültségű készülékeket megbízható védelemmel, és fizikailag is elhatárolták a külvilágtól. A járműszerkezeti rész az alvázból, mozdonyszerkevényből, vonó- és ütközőkészülékből, futóműből és tengelyhajtásból áll. Újszerű megoldást hozott a vontatómotor rugalmas felfüggesztése a forgóvázbán, szemben a mi marokcsapágyas hajtásainkkal. Az alváz hosszartartóit négy keresztartó és két mell-lemez köti össze. Erre épül fel a mozdonyszerkevény, amelynek a lengőkarokon függő tömege a csúszótámokon támaszkodik a forgóváz rugózott részére.

Folyt.köv.



V43 series






V43.1

Electric locomotive

Technical details

Series:	V43
Build:	Ganz–MÁVAG 1963 - 1982
Total build:	379
Top speed:	130 km/h
Gauge:	1435 mm
UIC axles:	B'B'
Length:	15.70 m
Width:	3106.00 m
Height:	4.54 m
Weight:	80 t
Electric systems:	25 kV 50 Hz AC
Power output:	2200 kW (motors: 2)
Source:	hu.wikipedia.org

Career

-  GySEV V43
-  MÁV 431
-  MÁV V43.1

[Report](#)



V43.2

Electric locomotive

Technical details

Series:	V43
Build:	Ganz–MÁVAG 1999 - ..
Top speed:	130 km/h
Gauge:	1435 mm
UIC axles:	B'B'
Length:	15.70 m
Width:	3106.00 m
Height:	4.54 m
Weight:	80 t
Electric systems:	25 kV 50 Hz AC
Power output:	2200 kW (motors: 2)
Source:	hu.wikipedia.org

Career

-  MÁV V43.2

[Report](#)



V43.3

Electric locomotive

Technical details

Series:	V43
Build:	Ganz–MÁVAG 2007 - ..



Top speed: 130 km/h
Gauge: 1435 mm
UIC axles: B'B'
Length: 15.70 m
Width: 3106.00 mm
Height: 4.54 m
Weight: 80 t
Electric systems: 25 kV 50 Hz AC
Power output: 2200 kW (motors: 2)
Source: hu.wikipedia.org



Career

 **MÁV** V43.3

[Report](#)

VM-14 szilícium egyenirányítós univerzális villamosmozdony

A Ganz-MÁVAG ezt a típust 1964 óta gyártja az 50Hz Váltakozófeszültségű Vasútvillamosítás Csoport licence alapján. Eddig 372 egységet gyártottunk a Magyar Államvasutak számára.

A mechanikai részek a Ganz-MÁVAG-ban, az elektromosok a Ganz Villamossági Művekben készültek. A mozdonyokat univerzális szolgálatra tervezték: mind személy, mind tehervonatok vontatására.

A forgóvázak monomotoros típusúak, mindegyikben egy vontatómotor található. A vontatómotor hajtóművön és rugalmas csőtengelyen át hajtja a kerekeket. A forgóvázak vonórúdon át csatlakoznak a mozdonyszekrényhez, így megakadályozzák a tengelyterhelés eltolódását.

A lemezelte forgórészű egyenfeszültségű vontatómotorokat a felsővezetékről áramszedőn, nagysebességű megszakítón, főtranszformátoron és statikus szilíciumdiódás egyenirányító hidakon át táplálják. A vonóerőt 32 fokozatú fokozatkapcsoló szabályozza. A 28. fokozat biztosítja a 130 km/h-s teljes sebességet, a 32. fokozat a 140 km/h-s emelt sebességért van, a mozdony üzembe helyezésénél.

A mozdonyoknak mind a mechanikai, mind az elektromos része hagyományos módon tervezett. A mozdony nagy megbízhatóságú alacsony karbantartási igények mellett.



Főbb műszaki adatok	VM-14
Névleges teljesítmény	2200 kW
Hálózati feszültség	25 kV, 50 Hz
Tengelyelrendezés	B'-B'
Nyomtáv	1435 mm
Ütközők közötti hossz	15700 mm
Legnagyobb szélesség	3110 mm
Legnagyobb magasság leengedett áramszedővel	4950 mm
Elméleti forgócsap távolság	9100 mm
Forgóváz tengelytávolság	2100 mm
Kerék futókör átmérő	1180 mm
Szolgálati súly	80 t
Indító vonóerő	270 kN
Állandó vonóerő	150 kN
Állandó sebesség	53,5 km/h
Legnagyobb sebesség	130 km/h
A legkisebb bejárható pályasugár	100 m
Környezeti hőmérséklet határok	-35 – +35°C

